

**STRATEGIE
DI VOLO**

Verona e Brescia vicini all'intesa con Venezia e Treviso per creare un asse alternativo al sistema

lombardo. Archiviato il piano Passera, il ministro apre il confronto. Venerdì la Conferenza Stato-Regioni

Aeroporti, rischio a Nord Est

Catullo tratta con Save. Domani cabina di regia sul piano Lupi

DA MILANO DAVIDE RE E PIETRO SACCO

La Catullo Spa è diventata una delle società più corteggiate d'Italia. L'azienda che gestisce gli aeroporti di Verona e Brescia Montichiari la scorsa settimana ha accettato di trattare in esclusiva con la Save, che controlla gli scali di Venezia e Treviso, la cessione di una quota di minoranza, tra il 30 e il 35%. Ed è a quel punto che sono usciti allo scoperto numerosi corteggiatori alternativi, alcuni dei quali hanno trattato con Verona nei mesi scorsi: i lombardi di Sacbo, che gestiscono Orio al Serio, il fondo F2i guidato da Vito Gamberale; i tedeschi dello scalo di Monaco; gli argentini di Corporación America, che controllano alcuni dei più grandi scali sudamericani e in Italia hanno già investito su Trapani e Ata (l'aeroporto privato di Linate); e infine il fondo australiano Amp. Tanto interesse si spiega con il ruolo che gli aeroporti veneti possono giocare nel rimescolamento degli scali, che presto avverrà anche grazie al Nuovo piano degli aeroporti italiani. Nel nostro Paese, come sta avvenendo altrove, si va verso un'organizzazione per «sistemi aeroportuali», in cui gruppi di scali si alleano per coprire al meglio il territorio. È in questo contesto che Paolo Arena e Carmine Bassetti, rispettivamente presidente e direttore generale di Catullo, progettano la realizzazione di un «Sistema Aeroportuale del Nord Est», dove Venezia sarebbe il principale scalo turistico, Verona un aeroporto per voli «charter» e Brescia (che da poco ha avuto la concessione) lo scalo merci dell'Italia che produce. Un piano ambizioso, più convincente delle proposte avanzate da Sacbo (che puntava ad aggregare Bergamo a Verona e Brescia) e da F2i. In particolare, l'idea di F2i sarebbe quella di inserire nel sistema lombardo gli scali di Verona e Brescia, usando per lo scopo le sue partecipate, Milano (grazie a Sea che controlla Linate e Malpensa, di cui il fondo detiene il 44% del capitale) e Bergamo (di cui il fondo è già azionista del 31% di Sacbo). Piani difficilmente compatibili con quelli degli azionisti di Catullo. Soci che sono espressione degli enti locali veneti e trentini e che cercano per la loro società aeroportuale un alleato disposto a entrare con una quota minoritaria e sottoscrivere il piano industriale presentato a luglio. Save, con cui la trattativa in esclusiva proseguirà fino al 30 settembre, sembra così il partner ideale. E il rischio delle società di gestione degli aeroporti del Nord Italia si gioca mentre le istituzioni decidono, proprio in queste ore, il futuro dei cieli italiani. Domani a Roma, si riunirà infatti la cabina di regia voluta da ministro alle Infrastrutture Maurizio Lupi per approfondire gli aspetti tecnici del nuovo piano degli aeroporti italiani. «Ci sarà una maggiore razionalizzazione e una maggiore organizzazione per gli scali nazionali, inoltre saranno favorite le sinergie e le politiche di contenimento dei costi», assicura l'assessore alle Infrastrutture di Regione Lombardia, Maurizio Del Tenno, uno dei cinque componenti del tavolo tecnico. Del Tenno anticipa alcuni aspetti centrali del lavoro di sintesi che si sta facendo nella cabina di regia. La metodologia di lavoro è chiara: per evitare l'impasse che ha avuto nella passata legislatura il decreto Passera, arenatosi in Conferenza Stato-Regioni, si è scelto fin da subito di fare una sintesi tra le istanze formulate dai territori e i desideri del ministero. L'idea del ministro Lupi è quella di elaborare un piano per gli scali italiani che in primo luogo dica in modo univoco che può fare e cosa non può fare ogni singolo aeroporto. Venerdì i lavori della cabina di regia saranno presentati in Conferenza Stato-Regioni, poi il ministro Lupi elaborerà il decreto da portare in Consiglio dei ministri.



© RIPRODUZIONE RISERVATA